THE VICH-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Now, Shri K. R. Malkani — not present.

Let us BOW lake up the Special Mentions. Shri Mohan Babu —• not pre.sent. Shri Thangaraj Pandian — not present. Shri Sanjay Dalmia — not present.

Now, we shall take up the- Matetnify Benefit (Amendment) Bill, 1995. Mr. P. A. Sangma to move the motion for the consideration of the Maternity Benefit (Amendment) Bill, 1995.

SHRIMATI KAMLA SINHA: Mr. Vice-Chairman, the Minister is not here.

SHRI JAGDISH TYTLER: He is not well.

THE VICE-CHAlRMAM (GHRI' SURESH PACHAURl): We will take up *the* next Bill.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Mr. Vice-Chairman, we insist that the Order be struck down.

SHRIMATI MARGARFT ALVA: lf this Bill is not moved, we will move the next Bill. What is tho problem? He has not been feeling well. He has gone to the doctor. He wiU just be coming back.

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER): It is an im-(portant Bill. We your co-operation.

SHRI S. JAIPAL REDDY: This is an important Bill not only from your point of view but also from our point of view.

THE VICE-CHARMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Okay, let us go to the next Bill. Mr. Jagdish Tytler to move the Bill.

THE NATIONAL HIGHWAYS (AMENDMENT) BILL, 1995

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER): Mr. Vice-CHAIRMAN Sir, I beg to move;

"That the Bill 'further to amend the National Highways Act, 1956, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

With your perniission. sir, I would like to say a few words while moving the National Highways (Amendment) Bill, 1995, as passed by the Lok Sabha, for consideration and approval. The activities of the National Highways and other matters connected there with are governed by the National Highways Act, 1956, (48 of 1956). The total length of National Highways in the country at present is 34,058 Kms. Though the National Highway Network cp/nstitutcs only about 2 per cent ot the total road lengiii ir. 'he country, it is carrying nearly 40 per cent of the total traffic carried by all categories of roads. In view of the constraint of budgetary resources and growing Tequirements of the Highway .sector, there is need to augment resources through fliobili-saiion of extra budgetary resources for proper development and upkeep of National Highway system, In this context, and in the background of the current environment of economic liberalisation, this Ministry has initiated a number of measures to explore the possibility of involving private sector participation in the high-ways .sector-With this in view the Government has taken a number of measures like declaration of road sector as industry, relaxation of provision of the Monopolies and Restrictive Trade Practices Act, declaration of road sector as. infrastructure and reduction of Customs diities on import of construction equipments. A number of private investors including foreign investors have, shown interest in the proposals of the Government to open the road sector for private investment. However, in the absence of an enabling provision in the National Highways Act, 1956 to permit private participation it has not been possible to do so.

Under section 5 of the Act, tt is the responsibility of the Central Goirernment to develop and main tarn in proper repair all National Highways- the Central Government may, by notification in the Official Gazette, direct that any function in relation to the development or maintenance of National Highways shall also be exercisable by the State Government or by an officer or authority subordinate to the Central Government or to the State Government. This provision does not empower the Govern-mcnj, to allow private sector to develop and maintain National Highways Similarly, under section 6 of the Act, the Central Government can levy and collect fees for the use of ferries, permanent bridges, sections of National Highways, etc It is necessary that a private party is allowed to collect such fee Tor services or benefits rendered by him, it is also necessary to authorise him to regulate traffic on the facility developed by him. It is also necessary that the Central Government may, through a suitable mechanism, take effective measures for the prevention of en-croachment and misuse of National Highways and punish any person found indulging in such activities.

It has now been proposed to add sub-sections 8A and 8B after section *S* of the Act. This will enable the Central Government:—

(i) to enter into agreement with any person in relation to the development and maintenance of the whole or any part of a National Highway;

(ii) to levy fees and authorise the person who has undertaken to develop the whole or any part of a National Highway to collect and retain such fee;

(iii) to empower such person to regulatt: traffic on such National Highway in accordance with the provisions of the Motor Vehicles Act, 1988; and

(iv) to provide for punishment for mischief by injury to such Na-tionaF Highways-

In the circumstances, 1 move the motion.

The question was proposed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Now, we Have to finisili this Bill within an hour. Shri Maheshwar Singh, please

श्री महेश्वर सिंह (हिमाचल प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, इससे पूर्व कि मैं इस पर चर्चा करूं, मैं एक बात आपके माध्यम से इस माननीय सदन में रखना चाहूंगा कि यह एक अत्यन्त महत्वपूर्ण विधेयक है । देखने में बहुत छोटा है लेकिन इसके दूरगामी परिणाम होंगे । यह जनमानस को प्रभावित करता है । इसलिए मेरा सुझाव रहेगा कि इस पर विस्तृत चर्चा के लिए समय रखिए । न जाने बिजनैस एडवाइजरी कमेटी ने किस प्रकार से केवल मात्र एक घंटा रखा है अर्थात् हमें 5–7 मिनट मिलेंगे और इसके दूरगामी परिणाम होने वाले हैं । इसलिए मेरा सुझाव रहेगा कि इसको पोस्टपोन कर दिया जाए । और अगले सत्र में इस पर विस्तृत चर्चा होनी चाहिए । महोदय, यह बिल देखने में जरूर छोटा है, लेकिन इसके परिणाम बहुत दूरगामी होंगे, यह मैं कहना चाहता हूं ।

श्री जगदीश टाईटलर : लोकसभा में तो ऐसा हुआ नहीं, आप काम को क्यों रोकना चाहते हैं ?

SHRI S. JAIPAL REDDY (Andhra Pradesh)': Mr. Vice-Chairman, Sir this is a very important Bill. To spare just one hour for this Bill would not be correct. Of course, I am a Member of the BAC, I am as much a party as anybody else. It will no longer be National Highways, lt wiU soon become multinational highways and the Minister was intelli-

gently frank enough to refer to it in his introductory speech as well. We in India, wiU use these roadways ant pay in terms of rupees, but the Nation will have to pay through its nose in dollars. Therefore, we have very profound, serious and wide-ranging reservations. Let the Minister talk to the leaders of various parties and convince them, although the Standing Committee did not agree to this. In fact, there was a lot of protest in the concerned Standing Committee on this question. So, this is *not.. .(lnterruptions) ....*

SHRI JAGDISH TYTLER: I think the hon. Member is not aware of it. The Standing Committee has cleared it. The Standing Committee had given two amendments and T have already brought these two amendments to the Lok Sabha.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRIMATI MARGARET ALVA),: Sir, I would like to respond to, the hon leader of the Janata Dal. *(Interruptions)...* I just want to mention that this is an item which was listed after the BAC had allotted time and I would like to say that it has been in the agenda of today as per the directions of the BAC. Sir, it would not be-fair to say that, after a Bill approved by the Standnig Committee and the BAC has allotted time and we have listed it, it will not be taken up in the House. It is not possible to pass every legislation in consultation with every party and everybody.... *(Interruptions)* .

SHRI S. JAIPAL REDDY: You arc throwing open the tiational highways to the multinationals, lf it is not important, then what is Important?

SHRIMATI MARGARET ALVA: Sir. this Bill was discussed in the Standing Committee in which all tho-Par-ties were present. Amendments wera suggested which have been accepted. The Minister hass incorporated the amendment?, suggested by the Standing Committee. I think, an item listed should be discussed in the House and if you have any obfection, you vote against the Bill. We cannot stop you, but you cannot prevent •.

SHRI S. JAIPAL REDDY, Now, the Labour Minister has come, we can go back to the Maternity Bill.

SHRIMATI MARGARET ALVA: This has already been introduced. Let us finish il.... *(Interruptions)* .

श्री संघ प्रिय गौतम : महोदय, एजेंडा के मुताबिक बी०ए०सी० के फैसले को सदन ने कई बार बदला है

The House is supreme... (Interrup-*tions)*. . .

SHRIMATI MARGARET ALVA: lt has already been introduced.. .(In *terruptions)*--------

श्री संघ प्रिय गौतम : आप अगर एग्री न करें तो हम एग्री क्यों करें ?

SHRIMATI MARGARET ALVA: I am very surprised to see this because I have discussed it with the leaders of the BJP in the morning and they said that they have no objection to the Bill being discussed in the House today. I have spoken to the Leader of the opposition- *(Interruptions)*..... As the Chairman of the Standing Committee, Mr. Pramod Mahajan, himself approved this Bill.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, श्रीमती मारग्रेट आल्वा जी ने जो बात कही है, वह बिल्कुल सही है कि यह बिजनेस एडवायजरी कमेटी में तय हुआ है । मैं यह कहना चाहता हूं कि मैं और मेरी पार्टी प्राइवेटायजेशन के विरोध में नहीं है, लेकिन हमारा खतरा वही है जोकि जय-पाल रेड्डी जी ने कहा है, लोक सभा में

जो बिल आपने रखा उसके आब्जेक्टिव्स में आपने कहा था कि मल्टीनेशनल्स ने भी इंटरेस्ट दिखाया है, पर हमारे पास जो बिल आया है उसमें आपने आब्जेक्टिव्स नहीं लगाए थे । यह स्वाभाविक है कि वह शामिल नहीं होते । तो हमको देखने के बाद लगा कि यह खतरा हमारे लोकसभा के मित्रों की निगाह में नहीं आया हो । इसलिए मैं आग्रह करना चाहूंगा कि आज हमको सरकार यह आश्वासन दे महोदय, जापान ये बना रहे हैं, बनाएंगे और चले जाएंगे लेकिन खतरा यह है कि वह पर्मानेन्टली यहां रहेंगे, उनके नेशनलिस्ट्स यहां रहेंगे, किराया वसूल करेंगे और हमेशा के लिए रहेंगे ?

इसलिए मेरा अनुरोध है कि मंत्री जी हमें आश्वासन दें कि हम विदेशी निजी उद्योगों को यह नहीं देंगे तो अच्छा होगा । आप इन खतरों को दूर कर दीजिए ।

श्री जगदीश टाईटलर : आप बैठिए, मैं जवाब देता हूं, महोदय, कल जब इस पर डिस्कशन हुआ तो अभी रेड्डी साहब ने जो बात कही, माथुर साहब ने कही और अन्य सदस्य ने कही और उन्हें यह लगता है कि मल्टी-नेशनल्स कंपनीज आ जाएंगी और पता नहीं क्या हो जाएगा ? मैं यही चाहता हूं कि इस बिल के अंदर जब डिसक्शन हो, उसमें आपके यह सवाल आने चाहिए और हम इसको . . . to your satisfatcion, keeping the nations' interests at heart and this Bill will be passed only when I have given fully satisfactory answers.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : एसोरेन्स हमको चाहिए ।

श्री जगदीश टाईटलर : मैं आपको जवाब दूंगा । . . . (**व्यवधान**) . . .

श्री जगदीश प्रसाद माथुर : हमको आपकी देशभक्ति पर बिल्कुल संदेह नहीं है, लेकिन यह निगाह से नहीं निकलना चाहिए । हम आपसे आश्वासन चाहते हैं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) माथुर साहब, आप बैठिए ।

श्री जगदीश टाईटलर : मैं तो चाहता हूं कि आप मुझसे यह सवाल उठाएं और मैं आपको जवाब दे सकूं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : श्री महेश्वर सिंह ।

श्री संघ प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, एक मिनट । देखिए, हमारे संदेह की पुष्टि कैसे होती है ? यह जो रेड लाइन बसें चल रही हैं, यह रोजाना आदमियों को मार रही हैं, लेकिन फिर भी उनके परमिट बढ़ते चले जा रहे हैं । हमारी शंका इसी तरह से बढ़ती है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : बस, आप खतम कीजिए । . . . . . (**व्यवधान**) . . .

श्री संघ प्रिय गौतम: मैं एक लाइन में अपनी बात कहूंगा । . . . (**व्यवधान**) यह पैट्रोल पम्प बनाए हैं सड़कों के किनारे, तो रोड घिरती चली गई । . . . (**व्यवधान**) . . .

SHRIMATT MARGARET ALVA: Let them speak on the Bill.

श्री महेश्वर सिंह : उपसभाध्यक्ष महोदय, यह जो विधेयक मंत्री महोदय ने चर्चार्थ इस माननीय सदन में प्रस्तुत किया है, मैं उसके संदर्भ में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं । जैसा कि मैंने पहले निवेदन किया था, यह विधेयक देखने में बहुत छोटा है, लेकिन इस विधेयक के दूरगामी परिणाम होंगे । दूसरा, जैसा कि यह सर्वविदित है, इस देश में यातायात का मुख्य साधन भूतल परिवहन है, इससे जनमानस जुड़ा हुआ है और इसलिए इस प्रकार के विधेयक को पास करने में हमें जल्दबाजी

[श्री महेश्वर सिंह]

नहीं करनी चाहिए । इस पर विस्तृत चर्चा करनी आवश्यक है । इतना मैं जरूर कहूंगा ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : आप बिल के बारे में बोलिए ।

श्री महेश्वर सिंह : जहां तक सड़कों के निर्माण और रख-रखाव का संबंध है, एक बार नहीं, इस माननीय सदन में माननीय सदस्य अनेकों बार अपनी चिंता व्यक्त कर चुके हैं और यह हमेशा चर्चा का विषय रहा है । हमेशा सरकार की ओर से एक ही उत्तर मिलता रहा है कि धनाभाव के कारण सड़कों के निर्माण पर अधिक खर्च नहीं किया जा सकता । जहां तक निजीकरण का संबंध है उसका हमारा दल विरोधी नहीं रहा है, निजीकरण के हम पक्षधर हैं, लेकिन निजीकरण सेलेक्टिव होना चाहिए निजीकरण देश के हित में होना चाहिए और इस चीज को सुनिश्चित करना चाहिए निजीकरण करते समय कि कहीं हम देश के हितों को तो नहीं बेच रहे हैं । यह सुनिश्चित करना अत्यन्त आवश्यक है ।

महोदय, इस विधेयक के क्लाज 8–ए(1) की ओर मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित कराना चाहूंगा जिसमें उन्होंने कहा है––

"Notwithstanding anything contained in this Act, the Central Government may enter into an agreement with any person in relation to the development and maintenance—**

यह "एनी परसन' शब्द पर मुझे आपत्ति है और यह आपत्ति इसलिए है कि मंत्री महोदय ने जो उद्देश्य यहां रखे हैं इस विधेयक में, उसमें उन्होंने यह स्पष्ट स्वीकार किया है, मैं वह शब्द यहां कोट करना चाहूंगा । उन्होंने यह कहा है—

"...number of private investors, including foreign investors, have shown interst in the proposal to open the road sector to private investment.

इसका अर्थ स्पष्ट है कि आप इसमें विदेशी कंपनियों, बहुराष्ट्रीय कंपनियों को सड़क के निर्माण कार्य में, सड़क सेक्टर में लाना चाहते हैं । मैं सरकार से जानना चाहूंगा कि क्या आपने 50 वर्ष के शासन काल में इस देश को इतना निकम्मा कर दिया है कि अब सड़क निर्माण के लिए भी आपको विदेशी और बहुराष्ट्रीय कंपनियों पर निर्भर करना पड़ रहा है ? क्या देश में इस प्रकार के उद्योगपति नहीं हैं कि जो सड़कों का निर्माण न कर सकें ? मैं इस बात को मानता हूं कि आपके पास धनाभाव है, लेकिन देश में इस प्रकार के धनाढ्य व्यक्ति, इस प्रकार की कंपनियां हैं, जो सड़क का निर्माण कर सकती हैं । फिर आप विदेशी कंपनियों की ओर क्यों बढ़ना चाहते हैं ? यह मैं अवश्य मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा ।

महोदय, आज आप विदेशी कंपनियों को सड़क के निर्माण में लाना चाहते हैं, यह बात समझ में नहीं आती । पुलों के निर्माण की बात समझ में आती है कि उसमें कुछ तकनीकी कारण रहते हैं । जहां बड़े-बड़े पुल बनते हैं वहां आप इस इस प्रकार की कंपनियां लाएं । उसमें हमें ज्यादा आपत्ति नहीं होगी, लेकिन अब आप साधारण सड़क का निर्माण ही नहीं बल्कि मेंटेनेंस के लिए भी विदेशी कम्पनियां लाना चाहते हैं, धन्य है आपकी बुद्धि कि कहां आप इस देश को ले गए कि 50 साल में यह स्थिति आई कि आज आप सड़क निर्माण हेतु भी विदेशी कम्पनियों पर निर्भर होना चाहते हैं। तो, महोदय, मुझे इस बात पर आपत्ति है ।

दूसरे, "एनी पर्सन" आपने शब्द कहा है । मैं मंत्री महोदय से इस "एनी पर्सन" शब्द के बारे में जानना चाहूंगा कि आखिर इस "एनी पर्सन" का क्या अर्थ है ? क्या आप स्वतंत्र रहेंगे कि टेंड

होंगे इसके लिए या जिस मर्जी व्यक्ति को आप यह काम दे देंगे ? अगर इस प्रकार से आप छूट चाहते हैं कि आपके अधिकारी जिस मर्जी विदेशी कम्पनी को या व्यक्ति को बुलाकर यह काम दे देंगे, तो यह उचित नहीं होगा । आखिर कम से कम कहीं टेंडर होंगे क्या ? इसका क्या मापदंड होगा, किस प्रकार आप काम देंगे, यह बात स्पष्ट होनी चाहिए । जहां तक "ऐनी पर्सन" शब्द का संदर्भ है, मैंने और मेरे कुछ साथियों ने इसके लिए अमेंडमेंट भी दी है कि "ऐनी पर्सन" के स्थान पर आप "सिटिजन" शब्द डाल दें, वह उचित रहेगा । अगर आप "सिटिजन" शब्द डालते हैं तो यह तय हो जाएगा कि कम से कम देश के वासी ही सड़कों के निजी क्षेत्र के कार्य में काम करेंगे । यह मेरा अमेंडमेंट है और कुछ साथियों को भी हैं तो उस पर भी मैं इसके साथ ही बोलना चाहूंगा ।

महोदय, इसी क्लाज 8 के सब-क्लाज (1) में आपने कहा है कि डेवलपमेंट और मेंटेनेंस, अर्थात् विकास और रख-रखाव के लिए भी आप सड़कें उन लोगों को देंगे । तो मैं यह जानना चाहूंगा कि इन सड़कों के निर्माण पर आज तक जो कुछ भारत सरकार का पैसा लगा है, उसका क्या होगा ?

श्री जगदीश टाइटलर : नई सड़कें हैं ।

श्री महेश्वर सिंह : आपने जवाब में आप बता देना ।

श्री जगदीश टाइटलर : अब नई सड़क बनेगी तो... (**व्यवधान**)...

श्री महेश्वर सिंह : मेंटेनेंस में नई सड़क की बात नहीं आती । मेंटेनेंस और विकास आप कहते हैं तो इसका अर्थ यह है कि जो आलरेडी बनी हुई सड़कें हैं, उनको भी आप मेंटेनेंस के लिए दे देंगे । तो आखिर जो आपने खर्च किया या जो सड़क अधूरी पड़ी है या जो आपकी इन्वेस्टमेंट है .... (**व्यवधान**)...

श्री जगदीश टाइटलर : आप सवाल उठाइए, मैं जवाब दे दूंगा ।

श्री महेश्वर सिंह : जी, मेरी शंका का समाधान आप अपने जवाब में कर दीजिएगा । तो जो आपने आज तक इन सड़कों पर खर्च किया है, उसमें आपका हिस्सा कैसा होगा, किस प्रकार से आपको रिटर्न मिलेगा, इस शंका का भी समाधान कीजिए और आप कह रहे हैं कि मेंटेनेंस आप उन सड़कों के लिए कह रहे हैं जो कि निजी क्षेत्र में जाकर निर्मित होंगी, लेकिन जो आलरेडी बनी हुई हैं, उनका भी मेंटेनेंस आप कराना चाहते हैं, तो हमें इस पर भी सख्त आपत्ति है ।

आपने यह भी इसमें कहा है, सबक्लाज (2) में कि :—

"Notwithstanding anything contained in section 7, the person re-lerred to in sub-section (1) is entitled to collect and retain fees at such rate, for services or benefits rendered by him as the Central Gov eminent may, by notification in the Official Gazette, specify having regard to the expenditure involved in building, maintenance, management and operation of the whole or part of such national highway, interest on the capital invested, rea sonable return, the volume of tra-ffic and the period of such agreement."

यह आपने इसकी सब-क्लाज (2) में कहा है । तो इससे कुछ प्रश्न उठते हैं कि आखिर आप यह जो फीस लेने का अधिकार उन कम्पनीज को दे रहे हैं या उस व्यक्ति को दे रहे हैं जो सड़क बनाएगा, तो इसके मापदंड क्या होंगे ? किस दर से वह फीस लगाएगा ? कब तक लगाता रहेगा ? यदि आज वह सड़क का निर्माण करे तो क्या सारी उम्र ही वह फीस लेता रहेगा या इसकी को कालावधि रहेगी कि कितने तक उसको आय होगी तो उसके बाद वह स्वतंत्र हो जाएगी ? क्योंकि जैसे पुलों का निर्माण

(श्री महेश्वर सिंह)

हैं, पुलों के निर्माण पर जब टाल टैक्स लिया जाता है और जब उसकी कीमत पूरी हो जाती है तो सरकार स्वेच्छा से उस टाल-टैक्स बेरियर को हटा देती हैं, लेकिन यहां तो ऐसा लगता है कि एक बार जो सड़क बना लेगा वह जीवन भर उस सड़क से पैसा कमाता रहेगा । अगर उसका पैसा पूरा भी हो जाए, उसका इंटरेस्ट भी पूरा हो जाए, उसके बाद भी कमाता चला जाएगा । तो मैं यह भी आपसे जानना चाहूंगा कि इसके लिए भी कोई आपने समय रखा है कि किस समय तक वह पैसा लेता रहेगा ? दूसरे, यह फीस किन-किन लोगों से लेंगा ? जैसा मैंने शुरू में कहा कि जहां तक सड़कों का संबंध है, यह मामला जन-मानस से जुड़ा हैं । अब सड़कों का इस्तेमाल हर व्यक्ति करता हैं--गरीब से लेकर अमीर तक, पैदल चलने वाला व्यक्ति भी इस्तेमाल करता है, ठेले वाला भी उस पर चलता है, साइकिल वाला भी चलता है, गाय-भैंस भी चलती हैं और आपके गधे भी चलते हैं । तो क्या आप सबसे टैक्स लेना शुरू कर देंगे या किसी को छूट भी देंगे ? (समय की घंटी)

यह भी स्पष्ट होना चाहिए कि आखिर यह फीस लेने का अधिकार आप किस-किस को दे रहे हैं ? (समय की घंटी)--

सर, एक अंतिम पोइंट हैं । मैंने पहले ही कहा...(व्यवधान) मेरी एक और शंका है उसका भी समाधान कर दीजिए । उदाहरणतः, कोई मल्टीनेशनल कम्पनी आखिर किसी सड़क पर सौ करोड़ रुपया लगाती है । फीस के माध्यम से उसको आय शुरू हो जाती है । आय के रूप में जो उसको पैसा मिलेगा क्या वह इसी देश में रखेगा या आप यह भी उसको अधिकार देंगे कि उसको फारेन करेंसी में परिवर्तित करके अपने देश ले जाए ? यह स्पष्ट होना चाहिए अगर वह इस प्रकार से करेगा (व्यवधान)

श्री दिग्विजय सिंह : वह तो ले जाएगा ।

श्री महेश्वर सिंह : तो यह स्पष्ट करें मंत्री जी ?

श्री दिग्विजय सिंह : सरकार की पालिसी है, यह क्या स्पष्ट करेंगे ।

श्री महेश्वर सिंह : मंत्री जी स्पष्ट करें कि जो आय उसको मिलेगी, वह उसको क्या इस देश में ही इंवेस्ट करेगा या बाहर ले जाएगा ? जब तक इन प्रश्नों का उत्तर नहीं मिलता है तो इस प्रकार के विधेयक का; मैं क्षमा चाहूंगा हम लोग समर्थन नहीं कर सकते । मैं फिर स्पष्ट करना चाहूंगा कि जहां तक निजीकरण का संबंध है, हम उनके विरोधी नहीं हैं । लेकिन निजीकरण के नाम पर अगर आप इस देश को बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के पास गिरवी रखना चाहेंगे तो उसका हम सदैव विरोध करेंगे । इन्हीं शब्दों के साथ, मैं अपनी बात समाप्त करता हूं और मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास हैं कि मंत्री महोदय जब उत्तर देंगे तो जहां उन्होंने आश्वासन दिया हैं, जो प्रश्न मैंने उठाए हैं, उन सबका एक-एक करके विस्तृत उत्तर देंगे । धन्यवाद ।..

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Mr. Jaipal Reddy, do you want to speak *on* this Bill?

SHRI S. JAIPAL REDDY: Yes; why not?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACWOURI): Okay; I will call you when your turn comes. Shri Kishore Chandra Deo.

SHRI V KISHORE CHANDRA S. DEO (Andlira Pradesh): Mr. Vice- Oiair-man, Sir, alter all. this is a Bill which relates to upgradation of highways, providing better facilities for communication between different parts of the country.

SHRI S. JAIPAL REDDY: By whom?

SHRI V. KISHORE CHANDRA S. DEO: Firsf of ali, we must decide whether we want roads, or, we do not at all "vant roads.

SHRI S. JAIPAL REDDY: By whom? You also decide that.

SHRIMATI KAMLA SINHA: Mr. Deo. what, do you mean by 'upgradation'?

SHR} V. KISHORE CHANDRA S. DEO: Also laying new highways. *[Interruptions),* 'Upgradation' means widening. . . . *(Interruptions).*

MISS SAROJ KHAPARDE: What is this interruption from that side?

SHRI DIGVIJAY SINGH: It is a friendly interruption.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Please continue. Mr. Deo.

SHRI V. KISHOR CHANDRA S. DEO: 'Upgradation' means—the dictionary explains it very well—widening, strengthening, lengthening, etc. These constitute the meaning of 'upgradation', as I see it.

The thing is, Mr. Vice-Chairman, keeing in tune with" the latest fashion— fashions keep changing with the seasons— my friends on the other side would like to associate everything with the coming in of multinationals, with a ftweign hand or with a foreign element; everything right from the soft drinks to the laying of roads,

Well; one has to be practical. First of all, we must appreciate the fact that it does cost quite a lot of money to lay roads. Mr. Vice-Chairman, the load on transportation has been increasing very, very rapidly in our" country. In fact, the road traffic has taken up a larger share of the rail traffic because it is most convenient for people. It is also a sign of progress and dveelopment . .Still, there are a lot of interior areas which do not have proper roads. But the question is. you need to have money to lay roads. Can you do without roads, or, should you look at the other options for the purpose of laying roads? That is the hasic question. If you do not want to have roads, if you want your donkeys to trudge along the dusty roads which have exited for centuries, if you are satined with your muies, or, with your fabrserides and camejrides, it is all right: we do not have any quwrel with you at all. But if do want to provide better communication facilities, you have to think of the ways and means by which you can provide better roads, by which you can strengthen your transportation sysytem. That is where the question Of raising fiindc arises. Mow. Mr. Vice-Chairman. I am siware that in many States which cannot afford laying of roads or constrnc-tion of bridges, they have given it to private agencies, private authorities, who collect a toll. They have a check-post kind of a thing. Based on the amount of vehicular traffic that goes across tho road or the bridge. I think, there is some way by which they make calculations taking into accoimt the cost, the *profit,* the interest and everything else. They give this contract for a specific period of time. Mr. Jaipal Reddy knows that this process is being followed even in our State, Andhra Pradesh.

Now, we have to do this for higihways also. Can a highvmy be afforded by a single, private individual? It needs a large amount of invesment. Hence, I presume, this Bill is being brought in. These contracts wiU be given on a similar basis so as to enable us ito have better communication facilities in the country. I do not know why my friends are raising snch a hue and cry about it-

Mr. Vice-Chairman, even China, a country which is very well known for having built the Great Wall running for thousands of miles, which is one of the Wonders of the World, hag *opened its* doors to various agencies to go and build roads there. I do not know why we should have any objection *to* something which is for a genuine cause like this. If

[Shri V. Kishor Ohandre S. Dec

You are reaUy concerned about rural areas, about the poor people living in Mckward regions, then, you have to find ways and means for them to communicate. Neither can your iaduSiiry nor can, your agriculture develop without a proper communication system. To have that, We need money. This Bill has been brought in for that purpose. My friend, Mr. Jaipal Reddy, will appreciate that once you lay roads, that investment is not "hot money" which can be taken away. The roads cannot be lifted and taken away. After all, the infrastructure is ttere for you. The person who invests in them, wiU do so not for nothing. He has to get some returns out of theni. That will be negotiated by the Governinent or its committees or its ageiicies to see that a proper deal is struck.

Therefore, Mr. Vice-Chairman, I think it is in the fitness of things. In view of the present situation, with the deterioration in our road and in our communication system and with the damages that are caused during floods, cyclones and rains, it is not possible for the Government, with its present resources, probably, to embark upon more ambitious programnies as far as communications are concerned.

I think it is rather amusing to find my friends from the other side, seeing an cvil design or a sinister design in every-hiing that the Government does, including laying of roads. I sincerely hope that they wiU understand the practical pibblem. In 'the larger interest of the people in various parts of the country, who need these facilities, I support this Bill.

Thank you, Mr. Vice-Chairman.

SHRI S. JAIPAL REDDY Mr. Vice-Chairman, at the outset, I must confess that today I am speaking without any prior preparation. I am one of those who believe that Bills of this kind do need an in-depth study. I feel guilty to the charge that I have not made an in-depth study of this.

I must also plead guilty to another thing. I am a Member *ot* the Business Advisory Ciommittee. I was present at that moment. I was surely absent-minded. Therefore, this Bill was given one hour's time.

Be that as it may, I must go on record with my gut reaction. Mr. Kishore Chandra Deo is a good friend of mine. He is a very experienced and senior parliamentarian, but, I am surprised to notice his naivety. He does not see anything harmful in this Bill. Our BJP friends have welcomed privatisation. I am not one of those who adopt a doctrinaire approach, I am not for privatisation. We wiU have to adopt an empirical approach in this matter. But, what the Minister is trying to do through this Bill is not to get the roads privatised, but to get the construction of roads transferred to the multi-nationals. They wiU no longer be national highways, Mr. Vice-Chairman, they will be multi-national highways. And the Government has already appointed a Committee and the multinationals have approached it. They have asked for 16 per cent guaranteed retarn a la Enron. Enron is the ideal to which the Minister is getting ir-resistibly drawu. I can understand his fascination for Enrons, but how does the wation stand to gain? Mr. Kishore Chandra Deo was trying to make out as though anybody wbo opposed the Bill is opposed to the constriiction of roads in this country. Therefore, I can only charge him with naivety; I cannot charge him with knavery.

Mr. Vice-Chairman, Sir, they are talking of funds. Let us take the power projects. We have seen in the case of every power project, the power projects were over-envoiced ranging from 30 per cent to 40 per cent, which was less than the investment that was supposed to be made by the multi-nationals. The remaining money is being raised from the Indian capital market, poor as it is.

The remaining money wiU be raised from the I.D.B.f., I.C.C.I., I.F.C. and what have you. Don't you understand, Mr. Kishore Chandra Deo that capitalism is one where without capital you run the whole thing?

We are not opposed to the entry of multinat&inals *per se.* There are certain areas where we need the multi-nationals, we need their technology, but this is not an a area where technology is required. Our country does not lack in technology If you have flyovers all over Delhi built in early 80s,...

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: These you were opposing earlier.

SHRI S. JAIPAL REDDY: I opposed because, for me Delhi is not India. For you Delhi is India. That is the problem. For me, my village is India. For you Dfelhi is India. That, is the difference between you and me. I continue to oppose that. Let me tell you I am unrepentant in retrospect. I am alarmed, amazed and anguished! at this uneven and unplanned growth of Delhi. The same thing win happen to roads.

Now, some multi-national companies wiU pick up somebody here. I know my BJP friends have tabled an amendment saying the word 'person' must be replaced by "Citizen'. Though I laud their intention, I am also surprised by their simple-mindedness. After all we have citizens and citizens. There are ever so many citizens, who are ready to become— I am sorry to fall back upon— ^Mildewed Marxian phraseology— compradore agents, Multi-nationais, who are landing here, will find any number of citizens to be come partners and this Government wiU enter into deals with the so-called citizens, who wiU be minor partners of the multi-national companies. None of tbeai wiU be interested in maintaining the roads, which have been built up with the blood, sweat and tears of the peple of India. They wiH go in for new roais. There is that miniscule elite section ill this country which will buy Mercedes Benz and BMW. How will they travel? They cannot travel ON THESE wretcned national highways. They oead separate roads—Autobahns, iatecnationat express highways, super-express highways. And these MarcedeB Beas-wallabs wil find their roads. They will live in a different country within our country. They wiU not live in our colonies; they will not live in our areas; they wiU not live in our hotels; they wiU not travel on the roads. You are developsa a new country within our country which belongs to this miniscule elite minority. The rich people wiU use these roads, and wiU pay to the multinational *coca.*-panies in rupees. But when these companies make rearing profits, they don't use your rupees here. They want to get back their money in their currency. Can you deny them that privilege? You cannot because if they make the investment, naturally they would like to take away the profit in foreign exchange. That means, Indians wiU travel on these roads and pay in rupees to the agencies or the Government, as the case may be, and the nation wiU have to pay through its nose in Dollars.. .(Time *bellrings)..*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Your party has been allotted seven minutes.

SHRI S. JAIPAL REDDY: It is not a question of party's time.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURJ): The allotted time b seven minutes.

SHRI S. JAIPAL RBDOY: I don't want to speak Mr. Vice-Chairman, I would like to tell the Minister, I would like to warn the Government , I would like to go on record for the sake of posterity and history that we protest against this Bill. We will go out of this House. YOU pass the Bill. *.(Interruptions)..* NonwJ-ly I don't lose temper. Mr. Vice-Chair man, Sir, I am sorry 1 have lost my teniber heeame yon know that my blood is boiling. I appreciate that our Minister is very cold-blooded I wish I could be-

[Shri S. Jaipal Reddr^

come one!... *(Interruptions)...* He is very cold-blooded, but I wish I could become one.

SHRI JAGDISH TYTUER: Mr. Vice-Chairman, Sir, let him not have his blood boiling unnecessarily. Yesterday also prominent leaders of his party did raise quite a number of questions. I think they have raised most of the questions on the basis of disinformation. I had replied to their questions. So, I would ask him to take it coolly and ask me questions. I do not want him to have his blood boiling because I am concerned about his health.

SHRI S. JAIPAL REDDY: I know Mr. Tytler'8 great personal affection for me. I reciprocate it.

Mr. Vice-Chairman, You wiU kindly recollect that I had raised similar questions twice when power contracts were being entered into. At that time, Mr. Salve cocked a snook at my objections and treated them with contempt. Now, he knows what has overtaken him. So, I don't want a similar fate to overtake my good friend, Mr. Jagdish Tytler. I am really concerned about his political health; and he is concerned about my personal health. There will be a ntmiber of contracts to be struck through the MOU route. My point is this, whether the Minister would assure this House that foreign companies will not be permitted in the road sector and profits will not be allowed to be repatriated in foreign exchanges. . *(.Interruptions)* ... Indian Private companies also can raise money through financial institutions, through capital market. If the Government of India, if the State Govemments cannot do it, I can appreciate that point. We are all competing in populism. We are not ahle to spare indnev for capital investment. I appreciate that larger point. Then, allow the Indian companies to raise the money in private capital, to raise the money through financial institutions. Why do"you want the multinationals to do it? ... *(Interruptions)...* The point is, first you try. You have not tried. You are proceeding on the postulate that Indian companies will fail. WiU the Minister tell us that these multinationals wiU not raise money in the Indian capital market? ... that they will not raise loans from the Indian financial institutions? Will all the investments be made in foreign exchange? Let them make 100 per cent investment. They wiU not. The Minister will not assure us He knows what is to happen. We also have some idea as to what is to happen? This House and we have been taken by surprise. All the same, we must protest against this entire method. Mr. Vice-Chairman, ours is a country of continental size. Whatever liberalisation of the economy that you may embark upon, our export-earning potential is basically limited. You will land the country in a foreign exchange crunch of unmanageable magnitude in the years to come with this kind of a policy. For example, there is no import elasticity. Certainly we need to import petroleum products. But that does not mean that we should get ourselves saddled with all kinds of burdens and obligations. I request the Minister not to rush through this Bill. Let him take the whole nation into con-] fidence. Let him not go by the numbers in the house that may happen to be present at this point of time. If he does so. then he will be doing a great harm to himself and to the country.

SHRI RATNA BAHADUR RAI (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Bill is nothing more than another manifestation of the Bankrupt policies of the Central Government. It is a manifestation of its utter failure in the vital sectors of the country like roads and National Highays. The logical conclusion of its failure has been the naked surrender to the private investors whether Indian or overseas. So is the case with this sector too. To put it the otherway, it is only 1 a follow-up action of the GATT

Agreement which we have signed so thankfully, knowing full well that the inclusion of vital sectors like transport and services within the purview of that will not be good. As per entry 23 of the Union List in the Seventh Schedule under Article 246 of the Constitution, National Highways fall under the purview of the Central Government, ft is their bounJen duty and obligaion to look after the matters relating to development, repair and maintenance of National Highways, Like many other sectors, this sector has been a victim of their utter negligence and incompetency. When we glance through some data, we find that the National Highways constitute only two per cent of the total road network in the country.

In 1951, i.e., 44 years ago, the length of our National Highway was 21,440 kilometres and now, that stands at 34,05S kilometres, just an increase of 12,618 kilometres during the past four and a half decades- Arid this two per cent of the road network is to carry 40 per cent of the road traffic. The volume of road traffic has jumped to mbre than 50 Wmes since 1951. In 1951, the number of vehicles was a little more than 3 lakhs which has gone up to 2 crores and 53 lakhs at present. And what is the expenditure on the development and maintenance of these National Highways? Only 40 per cent of total revenue collected from the roads is allocated which is not able to meet even the expenditure on the maintenance of roads. The Budget allocation for National Highways is progressively declining since the First Five-Year Plan. It was 1.4 per cent of the total Plan outlay. Now, that is, for the Eighth Five-Year Plan, it has come down to 0.57 per cent. This has naturally pushed the National Highways to a deplorable condition.

lt is said that the estimated cost of the development and maintenance of the existing National Highways, construction of National Highways of u distance of 32,000 kilometres and Expressways of 10,000 kilometres is Rs. 1,62,100 crores... it will cross 1,62,100 crores of rupees. Now the Government has brought this Bill to facilitate'the participation of private investors in this sector, but this process had already been started in 1987. It seems that througH the provisions of the Bill the Government is going to delegate powers to private investors in the regulation of national highway traffic, etc. In this respect what would '-'e the fate of common commuters? I have raised this question also in the Standing Committee meeting. Private investors will come only for profit and levy accordingly some fees on the users of vehicles and the users of vehicles wiH get their share from the passengers, making the common people the ultimate victims of privatisation. Will the Government impose certain conditions on private investors to that they do not levy unreasonable fees? Who will monitor whether the private parties are fulfilling their commitments properly or not? In this respect I want to draw the attention of the house to the possibility of intpli-cations arising out of the conferment of powers on private parties. These powers are given to them to regulate and control the vehicular traffic in accordance with the provisions of ♦he Motor Vehicles Act, 1988. Sir clauses 67, 104. 112 irs 114 115 116 117 138 140 141 146 183 and 184 have already been inserted in the provisions of the modified Act to control road transport and other related matters. In the end I again reiterate as my hon. friend has done, that national highways should be taken as a social obligation. Our Government is shirking from its responsibility. That is why I am unable to support the Bill. So, I oppose it. Thank you.

श्री नारायण प्रसाद गुप्ता : उप-सभाध्यक्ष महोदय, यह विधेयक बहुत महत्व का हैं, आप अपनी तरफ से टाइम थोड़ा रिलेक्स कीजिए और इस पर बहस होने दीजिए ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : जितना समय एलाटेड है, हर वक्ता के लिए उससे ज्यादा समय दिया जा रहा है।

SHRI S- VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, the National Highways (Amendment) Bill is being brought before us to give some powers to the Government for entering into an agreement with private parties and authorising them to levy and collect tees. Under the rules Ovex will have powers even to regulate the traffic. Sir, in th© First Five Year Plan *the* percentage of allocation for highways was 1.4 in the Eighth Five Year Plan if was O.b per cent. Sir, in the Eighth Five Year Plan the Working Group proposed to allocate fts. 6,067 crores for this. Subsequently it was revised to Rs-7,730 crores What amount did the Planning Commission allocate? The Government is now saying that improvement of infrastructure is very important; we must see that it should be developed; that is why we have taken more care of it than any other sector. All these things now they are saying, buf in the Planiiing Commission they were able to get only Rs. 2,600 crores Th© Planning Commission has allotted only Rs. 2,600 crores, instead of Rs. 7.730 crores. The issue is whether the Planning Commission has failed to go deep into this problem or whether the Transport Ministry has failed to convince the Planning Commission. Apart from this, we had a plan for nearly 66,000 kilometres of National Highways by 2000 A.D. Even then it will come to only 2 per cent of the total road network. But we have been able to construct only 4.000 kilometres in the last fourteen years. *{Time bell rings).* The fact that we have been able to construct only 4,000 kilometres in the last fourteen years shows how much importance the Government of India has given to this infrastructure sector.

Sir, previously there was some cess on petrol consumption. It was nearly 20 per cent in 1931. It came down to half per cent in 1987. A Resolution on the question *of* collection of a cess of 5 per cent was passed in both the Houses. I would like to know whether the Government has taken any decision in this regard. I would like to know whether Resoliution passed in both the Houses is mandatory or recommendatory. According to the Attorney-General, it is reconunendatory. According to us it is mandatory. When we feel it is mandatory, why has the Government failed to collect a cess of per cent as per the Resolution?

Sir, they leave these things to the private sector not because of any urgency. This is a policy. The reasons which the Government is giving to the Parliament, are not the real reasons for doing this. For example, the Customs duty has been reduced in this year's Budget. It is not for giving any benefit to the people. Once the country becomes one of the signatories of the World Trade Organisation, whether it is willing or not *..(.Time bell rings)...* according to the agreement, it is reluctantly forced to reduce the Customs duty, lt is forced to reduce the Customs duty to 40 per cent, it it is more than 40 per cent, tf the Customs duty is within 25 per cent to 40 per cent, it is forced to reduce it to 25 per cent. You have already agreed to it. Therefore, you have done it. It means, more or less, you have succumbed to the pressures exerted by the World Trade Organisation, the western countries, the developed countries. But what you are telling the Parliament is that you have done all the things to develop the industry. *(Time Bell)...* Please give me two minutes more, Sir. If you give it to the private sector, the private sector would not do it as a social obligation; Our country is not a developed She. Our country's entire economy rests on agriculture. Agriculture is the backbone of the country Unless this road transport facility "is available to the villages, no improve-menT can take place in any sector.

Therefore, social obligation compared to other sectors is very essential in tli!s particular area. When it is so, why do ybu decide to give this to the private people? Do you think the private people would do it as a social obligation? No; never. They wiU only go there where they will gel beheflt. If they go only there where they get benefit; what I feel is this that the urban areas, from where they get benefit, will develop and the villages will remain as they are. Therefore. I feel you are dividing the country.

SHRI JAGDISH TVTLER: Nobody is stopping you... *(Interruptions)*...

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: You take Civil Aviation. You take any department. The natural philosophy is that private people would go in only for profit. Only the Government sector will so in for social obligations. What you have decided is against the social obligation and you are violating the principle enunciated by Pandit Jawaharlal Nehru. Your party is totally deviating from the policy which was pursued for the last forty yeais.

SHRI JAGDISH TYTLER: You please *go* through the Bill.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PXCHOURI): Please conclude

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: Yes. I have gone through the Bill-Atter going through the Bill, I feel it is not going to benefit the people in any way Is there any beneficial clausei in this Bill?

THE VICECHAIRMAN: Please address the Chair and conclude.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI: I am concluding, Sir. sir, I was responding to the Minister.

Sir, this Bill is against the wishes of the people. Therefore, I oppose this Bill tooth and nail

With these words, I thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Shri Jalaludin Ansary, please conclude in one minute.

श्री जलालूद्दीन अंसारी : (बिहार)– उपसभाध्यक्ष महोदय, नेशनल हायवेज अमेंडमेंट बिल, 1995 जिसे कि मंत्रीजी लाए हैं, इस संबंध में मैं कहना चाहूंगा कि राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण, उसके विकास और रखरखाव की जिम्मेदारी केन्द्रीय सरकार की थी, लेकिन इस संशोधन के माध्यम से आप चाहते हैं कि इस देश की जनता के प्रति जो आप की सामाजिक जवाबदेही है, उससे आप अलग होना चाहते हैं । महोदय, मुझे महसूस होता है कि आप हर क्षेत्र में सामाजिक जवाबदेही से भागते चले जा रहे हैं और इसे निजी लोगों के हाथों में या विदेशी कंपनियों के हाथों में देकर आप अपने कर्तव्य की इति-श्री करना चाहते हैं और इसीलिए सेक्शन –8 (ए) और (बी) में संशोधन के रूप में लाकर आप उनको यहां आने का न्यौता दे रहे हैं । महोदय, मैं हर क्षेत्र में निजीकरण का विरोधी नहीं हूं, लेकिन इस मामले में हमारी आशंका मजबूत है कि आप इस देश की निजी कंपनियों से नहीं, निजी ठेकेदारों से नहीं बल्कि आप विदेशी कंपनियों के लिए रास्ता निकालना चाहते हैं । मैं आप को कहना चाहता हूं कि आप अपनी जवाबदेही से भागिए नहीं और अगर इस तरह भागने लगेंगे तो सारी जवाबदेहियों को छोड़कर आपको भाग जाना होगा । इसलिए आप और गलती मत कीजिए । महोदय, इस बिल के माध्यम से हमको मंत्री महोदय की मंशा पर ही शक है और चूंकि समय नहीं इसलिए मैं अपनी पार्टी भारतीय कम्युनिस्ट पार्टी की ओर से इस बिल का जोरदार विरोध करता हूं ।

महोदय, अंत में मैं सरकार से कहना चाहता हूं कि इस तरह का संशोधन कर के आप विदेशी कंपनियों को आने मत दीजिए नहीं तो इसके बड़े भारी दुष्परि-णाम हमारे देश को होने वाला है और

[श्री जलालुद्दीन अंसारी]

यह दुष्परिणाम आपके साथ भी होगा इसलिए आप इस जवाबदेही से भागिए मत, यही मुझे कहना है ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : श्री दिग्विजय सिंह : अनुपस्थित । श्री सतीश प्रधान ।

Please conclude in two uainutes.

SHRI SATISH PRADHAN (Maharashtra): Sir. 1 will not be able to conclude in two minutes.

महोदय, यह जो नेशनल हायवेज अमेंडमेंट बिल है, इसके संबंध में कुछ चीजे सरकार के ध्यान में आप के माध्यम स मंत्री जो के सामने रखना चाहता हूं और आशा करता हूं कि सरकार उन पर ध्यान देकर विचार करे तो अच्छा रहेगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय पहली बात यह है कि अभी तक सभी नेशनल हायवेज का मेंटनेंस और दतन रोड्स बनाने का पूरा कार्य स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से सेंट्रल गवर्नमेंट करवाती रही है, लेकिन अब इस बिल के अमेंडमेंट के बाद स्टेट गवर्नमेंट्स को आप काम देना बंद करेंगे और डायरेक्टली करेंगे ये इस बारे में अपना जवाब देते समय यदि खुलासा कर दें तो अच्छा रहेगा दूसरी बात, जब नेशनल हायवेज बनेंगे तो जहां से ये नेशनल हायवेज जाते हैं तो कई म्युनिसिपल एरियाज से पास होते हैं और हर म्युनिसिपल एरिया में म्युनिसिपैल्टीज की सब सर्विसज उस के अंदर से जाती है । तो अभी जो नई कंपनीज आने वाली हैं गवर्नमेंट के बदले में.....(व्यवधान) ....बाहर से भी जाते हैं, लेकिन बाहर से बाय-पास करके सब जगह नहीं जाते हैं । इसलिए आपको ख्याल रखना पड़ेगा कि इन सर्विसेस के बारे में आपकी क्या व्यवस्था रहेगी, क्या रूल्स आप बनाने वाले हैं ? इस संबंध में आपको
4.00 P.M. स्पष्ट भूमिका रखनी होगी । एक और बात मैं आपके सामने रखना जाहता हूं और वह यह कि मैं नेशनल हाइवेज पर काफी घूमता हूं । इन नेशनल हाइवेज पर काफी स्पीड ब्रेकर होते हैं । मैं आपसे विनती करता हूं कि स्पीड ब्रेकर के बारे में क्या हम कोई नेशनल पालिसी बनाकर नहीं रख सकते ? स्पीड ब्रेकर का साइज तय नहीं कर सकते कि उसका साईज कितना होगा ? इसके बारे में निर्णय होना चाहिए । क्या हम कोई निर्णय करके इस पर बात नहीं कर सकते अगर आप ऐसा कुछ करेंगे तो अच्छा रहेगा । यह मेरा सुझाव आपके लिए है ।

महोदय, एक बात और आपके माध्यम से कहनी है कि नेशनल हाइवे पर गुजरते समय हैवी ट्रैफिक काफी चलता है । उसकी हैडलाइट का ऐसा है कि एक एक आदमी चार-चार, छह-छह, आठ-आठ हैडलाइट लगाकर चलता है । पुराने जमाने में आधी लाइट बंद की जाती थी, आधी लाइट को काला रखा जाता था । अब ऐसा कोई नहीं करता है, जिससे लोगों को काफी तकलीफ होती है और बहुत सारे एक्सीडेंट होते हैं । इसके बारे में आप क्या करने वाले हैं ? इस बारे में अगर आप बताएंगे तो अच्छा रहेगा ।

महोदय, अगली बात ऐसी है कि स्टेट गवर्नमेंट को रोड मेंटीनेन्स के लिए आप सिर्फ 9 परसेंट एजेन्सी जार्ज आज तक किया करते थे और स्टेट गवर्नमेंट की मांग 30 परसेंट की थी । इसके लिए वित्त मंत्रालय ने एक स्टडी ग्रुप भी ऐपायंट किया था, जिसकी रिपोर्ट आई, लेकिन उसके बारे में आपने अभी तक कोई निर्णय नहीं लिया है मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि इसके बारे में आप कब निर्णय लेने वाले हैं और कब तक स्टेट गवर्नमेंट को यह सुविधा देने वाले हैं ? इसके बारे में भी आप बात करोगे तो ज्यादा अच्छा रहेगा ।

महोदय, आखिरी बात मैं आपके सामने रखना चाहता हूं कि हमारे यहां जो नेशनल हाइवे के ऊपर ट्रेफिक चलता है, उस रोड को बनाने के लिए जो मशीनरी हम काम में लाते हैं, मशीनरी में जिस रोलर को यूज करते हैं उसका वेट 8 टन या 10 टन होता है और जो ट्रैफिक चलता है उसका वजन 30-30 टन, 40-40 टन होता है, जो उसपर गुजरता

हैं । इसके बारे में भी आप कुछ बताएं कि क्या करने वाले हैं ?

इतना ही मैं आपके सामने रखना चाहता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं

SHRI JAGDISH TYTLER: Sir. I am grateful to the Members who have supported the Bill. Some have supported it with conditions and some wanted to know more about it. 1 hope I will be able to satisfy them with my answers. As T understand,

ऐसा लग रहा है कि इस बिल के बारे में कुछ मालूम नहीं है और ऐसा लग रहा है कि हम देश को पूरा बेचने की कोशिश कर रहे हैं । मैं आपको पहले यह बताने की कोशिश कर रहा हूं कि इस देश के अंदर 2 मिलियन किलोमीटर सड़कें हैं, जिसमें से 34,058 किलोमीटर नेशनल हाइवे हैं, बाकी स्टेट की है और जिनकी कंडीशन बिल्कुल ठीक नहीं है । सिर्फ 5 परसेंट नेशनल हाइवे हैं, जिनकी 4 लाइन हैं, 80 परसेंट 2 लाइन हैं, 15 परसेंट सिंगल लाइन हैं । स्टेट चीफ मिनिस्टर्स ने, मैम्बर्स पार्लियामेंट ने जो मांग की है, अगर आज उनके लिए मुझे पैसा मिले उनकी मैण्टीनेंस के लिए और कुछ बनाने के लिए तो मुझे 80,000 करोड़ रुपया चाहिए । वह पैसा न हमारे पास है और न ही मैं सोचता हूं कि मुझे जल्दी से गवर्नमेंट से मिलने वाला है । मैं एक बात यह भी कहना चाहता हूं कि इन सड़कों का ज्यादा से ज्यादा लोग इस्तेमाल करने लगे हैं, 40 परसेंट पब्लिक और 80 परसेंट कारगो तकरीबन इन सड़कों से ही जा रहा है । यही कारण है कि 50 से 60 हजार लोग हर साल मरते हैं और जिसका कारण यह है कि सड़कें इतनी नहीं हैं ।

सर, मैं ज्यादा लंबा न जाते हुए एक ही बात कहना चाहता हूं कि एशियन डवलपमेंट बैंक ने एक फिजिबल स्टडी की थी, जिसमें 10,000 किलोमीटर सड़कों की जरूरत इस देश में बताई थी। उस स्टडी को लेते हुए हमने यह प्लानिंग मन में रखी है कि चंडीगढ़ से लेकर अमृतसर–दिल्ली, दिल्ली से पटना–कलकत्ता–भुवनेश्वर–मद्रास राइट अपटू कन्याकुमारी, और इधर राजस्थान से होती हुई, गुजरात से होती हुई बम्बई–बंगलौर, केरल से होती हुई सीधी कन्याकुमारी तक और बीच में सीधी सड़क दिल्ली से लेती हुई सीधी कन्याकुमारी मैसूर की तरफ से होती हुई और एक सड़क बंबई से लेकर पुरी–कलकत्ता तक और यह कलकत्ता वाली आगे नार्थ ईस्टर्न रीजन को मिलेगी... मगर नार्थ-ईस्टर्न रीजन के अंदर क्योंकि कई सवाल उठाए थे, आज नहीं उठे कि शायद हमारा बार्डर है, इसलिए फारनर्स है, इसलिए फारनर्स को वहां नहीं दे रहे हैं । वे सड़कें बार्डर रोड के अंदर आती हैं और वे बार्डर रोड़ से ही कराएंगे। और एक बात मैं जरूर बताना चाहूंगा मैम्बर्स को कि जो गवर्नमेंट की तरफ से सोशियल आब्लीगेशन्स हैं, जो सड़कें बननी हैं, जो बजट से मुझे पैसा मिलना है, जो मुझे सड़कों के लिए स्टेट्स को भी देना है, उसके अंदर एक पैसे की भी कमी नहीं होगी । वह सोसियल आब्लीगेशन चलता रहेगा और ये नई सड़कें जिनको मैं सुपर हाइवेज कह सकता हूं, बनेंगी और उनका अल्टरनेटिव जो नेशनल हाइवेज हिन्दुस्तान गवर्नमेंट की हैं, वे रहेंगी वे रहेंगी जो आज हैं ।

SHRI S. JAIPAL REDDY: Once the auto bonds are built up, these notional Highways will be neglected!

SHRI JAGDISH TYTLER: Mr: Reddy, why don't you listen to my whole sentence Before you make your point? Please listen.

मैंने कहा कि गवनमेंट जो पैसा इन नेशनल हाइवेज के लिए दे रही है और उसमें जो मेंटेनेंस है, उसमें से एक नया पैसा भी कम नहीं होगा और जिस हिसाब से मुझे आहिस्ता-आहिस्ता पैसा ज्यादा मिलता रहेगा और अगर वे मेंटेनेंस नहीं कर सकेंगे तो वह सैंट्रल गवर्नमेंट की कमजोरी है, स्टेट गवर्नमेंट की कमजोरी है, हम बाहर वाले लोगों को य

[Shri Jagdish Tytler]

प्राइवेट कम्पनीज को उसके लिए जिम्मेदार नहीं बना सकते । उन पर जिम्मेदारी हम डालेंगे जो आटो-दांड्स जो बड़ी-सड़कें बनाएगा । जो पैसा देना चाहेगा, वह उन सड़कों का इस्तेमाल करेगा । जो चाहता है कि मैं उस सड़क पर नहीं जाना चाहता, उसके लिए फ्री वेज हैं हमारे, जिस पर आज भी हमारे लोग जाते हैं और यह नहीं है कि हम आज के बाद यह बंद कर देंगे और नेशनल हाइ-वेज पर एक भी सड़क नहीं बनेगी, वह वर्क कांटीन्यू चलता रहेगा । मगर जैसा ट्रेफिक हम हिन्दुस्तान में देख रहे हैं, जिस तरह से ग्रोथ हो रही है, जिस तरह से पोर्ट्स में कंजेशन है और पोर्ट्स से सारे देश में सामान ले जाने के लिए जितनी सड़कें चाहिए, उतनी सड़कें नहीं हैं, उनको पूरा करने के लिए ये नई स्कीम्स बताई हैं ।

मैं एक बात और बताना चाहता हूं कि ये स्कीम्स सिर्फ फारनर्स के लिए नहीं है। आपको जानकर खुशी होगी कि हमने अभी फिजिबल स्टडी के लिए एक ऐंकेरीमेंट करा था जिसमें 99 परसेंट इंडियन कम्पनीज हैं जिन्होंने आकर उसके अंदर भाग लिया और मैं सोचता हूं कि यह भी हमें मालूम है कि जितनी मेजर, बड़ी कम्पनीज हैं हिन्दुस्तान की, वही हमें कह रही है कि दिल्ली से बड़ौदा से सूरत और बम्बई की सड़क हम लेंगे । हमने कहा कि 4–4, 5–5 या 6–6 हजार करोड़ की सड़क है। हमने कहा कि जब हम यह फैसला करेंगे तो हम चाहेंगे कि हिन्दुस्तानियों को इसके बनाने के लिए कहें। मगर कोई कहे कि बाहर वाले लोग आकर के एकदम से पैसा लगाएं और फिर जाते वक्त हम कहें कि पैसा नहीं ले जा सकते तो मैं नहीं सोचता कि इसमें कोई ऐसा करेगा क्योंकि यह बिजनेस है और पार्टनरशिप के लिए जब भी कोई इन्वेस्टमेंट लगाए, मगर एक कल्पना कीजिए, उसी के हिसाब से उसकी इक्विटी होगी । कोई पत्थर बाहर से नहीं आएंगे, सीमेंट बाहर से नहीं आएगा, मजदूर बाहर से नहीं आएंगे, इंजीनयर बाहर से नहीं आएंगे, मोस्ट आफ दि मशीन्स बाहर से नहीं आएंगी, सिर्फ हाइटेक मशीन जो हिन्दुस्तान में नहीं बनती हैं, वे मशीनें वे लाएंगे । मगर मैं समझता हूं कि जैसे ऐक्साइज ड्यूटी हमने कम जरूर की इनके इक्विपमेंट के लिए, मगर फिर भी जो मशीनें हिन्दुस्तान में बनती हैं, वे मशीनें काफी सस्ती हैं बाहर की मशीनों के हिसाब से । इसलिए यह कहना कि यह बिल हमने यह मद्देनजर रखकर कि बाहर की कम्पनियां ही सिर्फ आएंगी, यह मद्देनजर रखकर बनाया है, यह बिल्कुल गलत बात है ।

दूसरी बात है कि कोई कांट्रेक्ट किसी की शक्ल देखकर या लैटर भेजकर नहीं दिया जाएगा । ये ओपन टेंडर होंगे, ग्लोबल टेंडर निकाले जाएंगे और जो कम से कम हम लोगों को टॉल-टैक्स देगा, उसी के हिसाब से उसकी सड़क बनाने के लिए दी जाएगी मैं समझता हूं कि, रेड्डी साहब, आपके मन से यह बात बिल्कुल निकल जानी चाहिए कि केवल बाहर वाली कम्पनीज ही आएंगी, हिन्दुस्तान की कम्पनीज आएंगी और हम पूरी कोशिश करेंगे... **(व्यवधान)**...

श्री एस० जयपाल रेड्डी : आप ऐश्योरेंस दीजिए ।

श्री जगदीश टाइटलर : मैं तो कह रहा हूं कि आएंगी हिन्दुस्तान की कम्पनियां और मेरा दिल कहता है कि हमने जो अभी एक्सपेरिमेंट किया है, अभी आपको बताया तो है कि तकरीबन्..... **(व्यवधान)**...

श्री एस० जयपाल रेड्डी : दिल से काम मत लीजिए, दिमाग से काम लीजिए ।

श्री जगदीश टाइटलर : दिमाग से ही काम लिया जा रहा है, तभी हम सामने आए हैं आपने तो शुरू में ही कह दिया कि मैंने पढ़ा नहीं, आपने दिमाग इस्तेमाल नहीं किया । आप सुन लेते, पढ़ लेते तो शायद मेरी बात, मेरा जवाब आसान लगता ।

[उपसभापति पीठासीन हुई ।]

मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान के अंदर नौकरियां मिलेंगी, हिन्दुस्तान के अंदर बहुत बड़ी एक्टिविटीज होंगी, हजारों करोड़ों मजदूरों को यहां पर नौ करियां मिलेंगी । बाहर से कोई मजदूर नहीं लाने दिया जाएगा, बाहर से कोई पत्थर नहीं लाने दिया जाएगा, बाहर से सीमेंट नहीं लाने दिया जाएगा । आपको यहां से मिट्टी, खुदाई यह सारी की सारी हिन्दुस्तान के लोगों से ही मिलेंगी । यह डॉलर में जो मवर्नमेंट का उस वक्त का कानून होगा, उसी के हिसाब से वह अपना पैसा बाहर लेकर जाएंगे । यह नहीं है कि मैं इसके लिए कोई नया कानून बनाऊं । मुझे पूरा विश्वास है कि हम बहुत बड़ी एक्टिविटीज इस देश के अंदर करेंगे । हमें 10–12 हजार किलोमीटर सड़कों की जरूरत है । हम सोचते हैं कि इस बिल के आने से बाहर की कम्पनियां और हिन्दुस्तान की कम्पनियां दोनों मिलकर यह सड़कें बनाएंगी और एक बहुत बड़ी हमें सुविधा मिलेगी ।

मैं चाहूंगा कि मैं सबको धन्यवाद करता हूं । अगर कोई बात रह गई हैं तो मैं उसका जवाब देने के लिए तैयार हूं ।

उपसभापति : आपका अमेंडमेंट हैं ?

श्री महेश्वर सिंह : अमेंडमेंट तो बाद में है मैडम्, मैंने तीन प्रश्न उठाए थे । एक का तो जवाब मंत्री जी ने दे दिया कि टैंडर्स होंगे । मेरा दूसरा प्रश्न यह था जैसा आपने स्वयं कहा कि इसमें स्वदेशी कम्पनियां भी आएंगी । लेकिन आप यह नहीं कहेंगे—"ही आएंगी ।" यह नहीं आप कह रहे हैं । इसका मतलब है कि विदेशी कम्पनियां भी आएंगी । यह तो आप मानते हैं । अब इसकी कालावधि कितनी होगी ? एक सड़क पर फीस लगाने का अधिकार उनको दे दिया । यह फीस कितने समय तक रहेगी, इसका कोई टाईम लिमिट रहेगा या कोई धनका लिमिट रहेगा, किस प्रकार से करेंगे ? मेरा दूसरा प्रश्न वह था—मानो, एक कम्पनी आखिर एक सड़क पर आज एक हजार करोड़ रुपया लगाती है । तो जब वह रिटर्न आएगा तथा विदेशी कम्पनी बीच में आती हैं तो क्या आप उसको वह अधिकार देंगे कि उस पैसे को वह फॉरेन करेंसी में कंवर्ट करके अपने देश में ले जाए या इसी देश में रहेगा ?

श्री जगदीश टाइटलर : हमने तीस साल की मेक्सिमम लिमिट रखी है । तकरीबन-तकरीबन वह सारी दुनियां में—चायना, मेक्सिको, जापान वगैरह जो भी देश हैं वहां पर तीस साल की है और इससे . . . (**व्यवधान**)

श्री दिग्विजय सिंह : (बिहार) मंत्री जी, मैं एक बात पूछना चाहता हूं ।

उपसभापति : पूरी बात तो कर लेने दीजिए ।

श्री दिग्विजय सिंह : मैं बोला नहीं, इसलिए मैंने अपना समय छोड़ दिया । मैं इसी में पूछ लेता हूं ।

जापान की कुछ कम्पनियों ने थाईलैंड में रोड बनाई है । मैं उन मालिकों को भी जानता हूं । मुझको यहां जानकारी है कि सात साल से ग्यारह साल का उनका पीरियड रहा है । क्या उस फिजिबिलिटी रिपोर्ट को भी आपने देखा हैं या उसकी जानकारी आपको है या नहीं ?

श्री जगदीश टाइटलर : हमने अपने देश की सड़कों की फिजिबिलटी रिपोर्ट बनाई है । जो आदमी कांट करेगा तो उसकी रिपोर्ट को देखकर ही करेगा । हमने मेक्सिमम पीरियड 30 साल का रखा है। यह नहीं कि तीस साल के पहले कोई खत्म नहीं कर सकता । जो टोल है उनको मन मर्जी से टोल नहीं लगाने दिया जाएगा । गवर्नमेंट एक कमेटी—नेशनल हाईवे अॉथारिटी फर्स्ट जनवरी, 95 को चालू हो गई है । इसके चेयरमैन और इसके मेंबर भी हैं । उसकी पूरा मॉनिटरिंग किया जाएगा और जो भी

[श्री जगदीश टाइटलर]

फैसिलिटीज हाईवेज पर बनेगी वह पैसा उनके खर्चे में कम करके उनको उसी हिसाब से टोल कम करना पड़ेगा ।

श्री संघ प्रिय गौतम : उपसभापति महोदया, मैं अपना अनुभव बता रहा हूं । पी0 डब्ल्यू0 डी0 का नेशनल हाईवे नम्बर 24 है । जो गाजियाबाद-मुरादाबाद जाता है । हिंडन पर पुल बनाया गया । इसको पी0डब्ल्यू0डी0 और सी0पी0डब्ल्यू0डी0 बनाते हैं और यह कर वसूली का ठेका देते हैं ठेकेदारों को । यह कर वसूली के सब ठेकेदार माफिया हैं । जितना पैसा लगता है यह उससे कई गुना वसूल कर लेते हैं । आपका कोई कंट्रोल नहीं है । मैं चलकर दिखा देता हूं आपको और मैं अक्सर जाता हूं । जितना पैसा पी0 डब्ल्यू0 डी0 वसूल करती है उससे तीन-गुना वसूल कर लिया और अभी तक भी वह वहां से नहीं हटे हैं । आप कह रहे हैं कि--- हम कंट्रोल रखेंगे । जब आपका इन पर कंट्रोल नहीं है तो उन पर क्या कंट्रोल होगा और कैसे आप केलकुट करेंगे--- नम्बर--1, नम्बर--2, आपने यह कहा कि मिट्टी यहां की होगी । हमें तो इसमें भी शक है । लेकिन यकीन कर लेते हैं । जब गोबर बाहर से मंगा रहे हों तो मिट्टी भी बाहर से आ सकती है । लेकिन फिर भी चलिए, मिट्टी यहां की होगी । लेकिन क्या कोई इस बात का एग्रीमेंट होगा कि सीमेंट वगैरह कोई भी मैटीरियल विदेश से नहीं आएगा और क्या यह आपके टेंडर की शर्त होगी ? आप एश्यूरेंस दें यहां पर, तब तो आपकी बात सही है, वरना मुझे भय है कि जब कोयला, मिट्टी सारी चीजें बाहर से आ सकती हैं तो सीमेंट भी बाहर से आ सकता है ।

SHRI JAGDISH TYTLER: Madam, first of all, one thing I forgot to mention that there are no Government guarantees. Now, we have told them that there will be no Government guarantees. That is all what-.- *(Interruptions)*...

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam,... *(Interruptions).*

THE DEPUTY CMAIRMAN: Now, we have to pass the Bill.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Madam, only one question.

THE DEPUI'V CHAIRMAN: You all agreed for one hour to pass this Bill in the Business Advisory Committee.

SHRI GOVINDRAM MIRI: Only one clarification. Madam. ... *(Interruptions)* .

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, none of the questions, many of the questions. I would say, to be fair to the Minister, that I raised, has been answered. The Minister said, according to his information, the Indian private companies are cosing up to his arms, but he has not given an assurance on record that multinationals will not be permitted. When 99% of the companies that came forward, in this regard, belong to the private sector, why is it the Minister cannot give this assurance? That is number one, Madam. Number two: He said, "We don't have money." The Governments in India may not have money. India has money. I asked him whether the multinationals will be prevented from raising money in the Indian capital market, whether they will be prevented from raising money through Indian financial institutions, and he has not answered.

SHRI JAGDISH TYTLER: It is very strange when you are talking of business ethics, to be telling the businessmen how you should come and conduct your business. The only thing which the Government will monitor is whether they obey the law of this nation and if they can raise money through the Indian market, under our laws.

इस देश का जो कानून होगा उसीके हिसाब से उनको अलाऊ करेंगे ।

श्री एस० जयपाल रेड्डी : कानून तो आप लोग बना रहे हैं।

I know. Madam.

श्री मोहम्मद अफजल उर्फ भोम अफजल : पैसा जाएगा बाहर

When he is saying that you are raising the money from here.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Afzal, please sit down.

श्री जगदीश टाइटलर हम थोड़े ना बना रहे हैं । क्या कर रहे हैं ।

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, I have experience with Mr. Tytler. He is a very experienced Minister. I happened to be in the Lok Sabha, when he was the Minister for Food Processing. I raised many questions about the unviability and expert qon-ditionalities which he was imposing on Pepsi and all my gloomy predictions came true-Therefore. I don't accuse him of lack of experience at all, but the point is, he is trying to scuttle this question deliberately, whether the multinationals wiU over-eapi'ialise the project and will raise all the money in the Indian capital market. They will raise all the money from Indian financial institutions, no money will come from outside, 'and only profits will so from India to outside in dollars.

श्री दिग्विजय सिंह : यह बहुत इम्पो-र्टेन्ट सवाल है उपसभापति महोदया । जितना इनवेस्टमेंट आया है, मैं बता देता हूं ।

उपसभापति : जवाब तो देने दीजिए ।

श्री दिग्विजय सिंह : मैं इसी में जोड़ कर पूछूंगा । जितना इनवेस्टमेंट आया है, बार-बार कहा जा रहा है कि सत्तर हजार करोड़, अस्सी हजार करोड़ का प्रोजेक्ट लिया हुआ है । इनवेस्टमेंट आया है तीन हजार करोड़ रुपए का या उससे भी कम आया है । इसका मतलब है कि उस सारे प्रोजेक्ट के पैसे यहीं से निकाले जा रहे हैं ।

श्री जगदीश टाइटलर नहीं, नहीं । यहीं तो गलती है ।.....(व्यवधान).....

श्री दिग्विजय सिंह : आपके लिए कुछ नहीं हुआ लेकिन हमारे लिए हुआ कि साठ हजार करोड़, अस्सी हजार करोड़ रुपया इस देश का ले और चालीस हजार करोड़ का विदेश जाए । ये आपने 60:40 की ईक्विटी लगा रखी है । आपके लिए कुछ नहीं हुआ पर मेरे लिए हुआ है

उपसभापति : गुस्सा मत करिए । जवाब तो देने दीजिए ।

श्री दिग्विजय सिंह : यही कह रहे हैं कि क्या हुआ ? यही हुआ ।

उपसभापति वे बता रहे हैं न, जो मंत्री हैं उनसे पूछिए । दूसरों से क्यों पूछ रहे हैं ।

श्री जगदीश टाइटलर : ऐसा है कि जो भी इंसान जितनी ईक्विटी लाएगा बाहर से उतना ही उसका पैसा ले जाया जाएगा बाहर ।

SHRI DINESHBHAI TRIVEDI:.. .He is coming from outside.. *Vnterrap-lionsj...*

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, they will invest only 25% of the value and the remaining 75% is raised from the marlcet here. .. *{Interruptions)...*

THE DEPUTY CHAIRMAN: Mr. Tytler, you mean to say thaf'whatever money the investor is bringing from abroad, only that much he will be allowed to take back?.. .(Interrup-*tions}.-.*

SHRI JAGDISH TYTLER: The Finance Minister has very clearly stated on the foreign investment in India and the returns, and this wiU be followed strictly. *(.Interrupt tions}...*

श्री सतीश प्रधान : महोदया, मैं सिर्फ एक ही बात पर खुलासा चाहता हूं । मंत्री जी ने बोलते समय बताया है कि यह पुराने हाइवेज जो हैं, जो हमारे आज के हाइवेज हैं, यह वैसे ही रहेंगे और नये हाईवे बनेंगे लेकिन पुराने हाइवेज के

THE LEADER OF THE OPPOSITION (SHRI SIKANDER BAKHT):, Tlie machine did not work at all. .,*AJn-temtptions).*

THE DEPUTY CHAIRMAN: All right. Please. Okay. All right. 1 heaiicl it.

Now, I would request Secretary-General ro do it again. I will explain il. .*Unterrupftons).* Please listen first.

एक मिनट आप चुप रहिए ।

SHRI MAKHAN LAL FOTEDAR (Uttar Pradesh): Madam, just a point of infoimation. Has this new ma chine been provided by a multinational company?

श्री चतुरानन मिश्र : वोट भी ऐसे ही होगा क्या ?

THE DEPUTY CHAIRMAN: At least the fingers which are pressing the buttons, are 'very much national. I do not know about the machine.

With the first dong, you, press'both the butins and keep them pressed till the second dong. Then you release them bcause. if you release the fingers Ifi between, the vote will not be regis lered.

श्री जगदीश प्रसाद माथुर (उत्तर प्रदेश) : मशीन में टोटल 45 हैं जबकि यहां बहुत ज्यादा मेम्बर्स हैं ।

SHRI SIKANDER BAKHT: I know the systems I did no release the fingers in between.

DR. BIPLAB DASGUPTA: In sPite o7 my lieeping the buttons fressed, my vote was not recorded.

THE DEPUTY CHAIRMAN: We will do it again

DR. ItlPLAB DASGUPTA: Madam, there is a buttori "'Vote now". This button was not activated. .. .(Inter-*ruptiom).*

THE DEPUTY CHEAIRMAN: Now, everybody, please sit down. ... (/«-*ternipttons).*

The number shown is small. There are a lot more people.

Secretary-General will start the voturg process.

SECRETARY-GENERAL: Hon. Members, I am starting the voting process.

DR. BIPLAB DASGUPTA: My vote has not been recorded.

SHRI JAGDISH PRASAD MATHUR: There is something wrong With the machine. It is showing 78.

यह तो टोटल 78 हैं जबकि मेम्बर्स बहुत ज्यादा हैं ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

That the Bill be passed.

The House divided.

THE DEPUTY CHAIRMAN^

Ayes 69

Noes __ 28

AYES—69

Ahluwalia, Shri S. S.
Alva, Shrimati Margaret
Aram, Dr. M.
Bakht, Shri Sikander
Balbir Singh, Shri
Barongpa, Shri Sushil
ChaturveDI, Shri Bhuvnesh
Chavan, Shri S. B.
Dard, Shri Jagir Singh
Dave, Shri Anantray Devshanker
Deo, Shri V. Kishore Chandra S.
Desai, Shri Jagesh
Dhawan, Shri K. K.
Dutta. Dr. "B. B.
Fotedar, Shri Makhan Lal
GautahJ, shri Sangh Priya
Gupta, Shri Narain Prasad
Hanumanthappa, Shri H.

Hariprasad, Shri B. K.
Hiphel, Shri Jayadevappa, Shri K.R.
Jichkar, Dr. Shrikant Ramchandra
Kalita, Shri Bhubaneswar
Kalyati, iShri Mohindar Singh
Khan. Shri K. Rahman
Khan, shri Mohd. Masud
Khaparde, Miss Saroj
Kohli. shri O. P.
Kore, Shri Prabhakar B.
Korwar, Shri Gundappa
Maheshwar Singh, Shri
Majumdtir, Shri Sudhir Ranjan
Malhotim, Prof. Vijay Kumar
MangroJii, Shri Kanaksinh Mohansinh
Matang sinh, Shri
Mathur, Shri Jagdish Prasad
Miri, Shri Govindram
Mishra,)Dr. Jagannath
Nomanii Maulana Habibur Rahman
Pachouif, Shri Suresh
Parmar, Shri Rajubhai A.
Patel, shri Ahmed Mohmedbhai
Patil, Shri Gopalrao Vithalrao
Pillai, s'hri Thennala BalakrisTina
Raghavji, Shri
Rajagopal, Shri O.
Ram R; Han Ram, Shri
Ramjilal, Shri
Ravi, Shri Vayalar
Reddy, shri G. Prathapa
Reddy, shri T: Venkatram
Sanadi, Prof. I. G.
Sarma, Shrimati Basanti
Satchidiinanda, Shri
Sharma, Shri Venod
Shastri, Shri VisKiu Kant
Shukla, Shri Chimanbhai Haribhai
Singh, Dr. Ranbir
Singla, shri Su'rinder Kumar
SolanSi, Shri Gopalsinh G.
Solanki, *Shri* Madhavsinh Swell, Shri G. G. TEaJEur, shri Rameshwar Topden, Shri Karma Upendra, Shri P. Varma, Prof. Ram Bakhsh Singh Verma, Shrimati Veena Yadava, Shri Bal Ram Singh Yonggam, Shri Nyodek

NOES—28

Ansari, Shri Jalaludin
Bisi, Shri Sanatan
Oas, Shrimati Mira
Dasgupta. Dr. Biplab
Das Gupta, Shri Gurudas
Gohain. Shri Bhadreswar
Madhavan, Shri *S-*
Md. Salim, Shri
Mishra. Shri Chaturanan
Mohammed Afzal *alias* Meem AfzaL Shri
Mohan ty, Shri Sarada
Nallasivan. Shri A.
Panda. Shrimati Ila
Pandey, Shrimati Chandra Kala
Rai. Shri Ratna Bahadur
Rain. Shri J. S.
Reddy, Shri S. Jaipal
Samantaray, Shri Pravat Kumar
Sayeed, Mufti Mohd.
Singh, Shri Digvijay
Singh, Shri W. Kulabidhu
Sinha, Shrimati Kamla
Swaminathan,Shri G.
Trivedi, Shri Dineshbhai
Veerappan, Shri K. K.
Viduthalai Virumbi, Shri S.
Yadav, Shri Naresh
Yadav, Shri Ranjan Prasad

The motion was adopted-

THE DEPUTY CHAIRMAN: Our age-old manual system has given the result... *(.lnterruptions).*

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, the BJP and the Congress (I) are on the same wave-length in regard to economic policy matters- *(.Interruptions)* .

SHRI JAGDISH TYTLER: Madam, I would like to go on record that the State Government of the State Mr. Reddy comes from is a party which has already signed the contract. *(Interruptions)*

SHRI SIKANDER BAKHT: Mr. Jaipal Reddy did not vote for our amendment.

SHRI JAGDISH TYTLER: Madam, both the Government o5E Karnataka and the Government of West Bengal have signed contracts with multinationals. .. *(Interruptions')...*

श्री चतुरानन मिश्र : जो रोड बनेगी क्या जयपाल रेड्डी उस पर चल सकते है ?

उपसभापति : वह भी उस रोड पर जा सकते है ।

प्रो० विजय कुमार मल्होत्रा : कर्नाटक गवर्नमेंट ने क्या किया ?

श्री जगदीश टाइटलर : आलरेडी साइन कर दिया ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, we have the Maternity Benefit (Amendment) Bill, 1995 listed with us. Mr. P. A. Sangma is sitting in this House since morning to 'deliver his *Bill... {Interruptions)* ...Mr. Sangma, you have to wait for one morcRour until we get the Kashmir matter cleared. We have got a Statutory Resolution on Jammu and Kashmir.

SHRI CHATURANAN MISHRA: That would give him serious TaBour pains!

DR. BIPLAB DASGUPTATHe will be delivering it without any benefit. ... *(Interruptions)* .

THE MINISTER OF LABOUR (SHRI P. A. SANGMA): It is a sma:il Bill, we can pass it withoul any discussion.

श्रीमती मालती शर्मा : यह छोटा नहीं, बहुत महत्वपूर्ण विषय है । इस पर चर्चा होनी चाहिए । माननीय मंत्री जी दो दिन से चले आ रहे हैं ।

SHRI JAGDISH TYTLER: Only lady Members should speak on this Bill.

DR. BIPLAB DASGUPTA: Shrimati Chandra Kala Pandey and Shrimati Kamla Sinha wanted to speak on this Bill. Let them speak. ...*(.Interruptions)* ...

THE DEPUTY CHAIRMAN: lf the Members want to discuss the Maternity Benefit (Amendment) Bill, 1995, we have given one hour for this Bill. I have no objection if the lady Members or male Members want to discuss lt. But we have this Statutory Resolution on Jammu and Kashmir. We will take up first the Statutory Resolution and then the Maternity Benefit (Amendment) Bill, 1995. if anybody wants to speak on it, they can do so. lt is a good Bill. I would like the Members to give some good suggestions, if there are any.

Now, Shri Bhuvnesh Chaturvedi.